

СЛЕДСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

---

МОСКОВСКАЯ АКАДЕМИЯ СЛЕДСТВЕННОГО КОМИТЕТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

**КРИМИНАЛИСТИКА – ПРОШЛОЕ, НАСТОЯЩЕЕ, БУДУЩЕЕ:  
ДОСТИЖЕНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ**  
материалы Международной научно-практической конференции

(Москва, 17 октября 2019 года)

Москва, 2019

УДК 343.9  
ББК 67.5  
К 82

К 82      **Криминалистика – прошлое, настоящее, будущее: достижение и перспективы развития:** материалы Международной научно-практической конференции (Москва, 17 октября 2019 года) / под общ. ред. А.М. Багмета. – М.: Московская академия Следственного комитета Российской Федерации, 2019. – 707 с.

**ISBN 978-5-9909277-8-0**

*Редакционная коллегия:*

*Багмет А.М.* – исполняющий обязанности ректора Московской академии Следственного комитета Российской Федерации, Почётный сотрудник Следственного комитета Российской Федерации, кандидат юридических наук, доцент, генерал-майор юстиции.

*Бычков В.В.* – проректор Московской академии Следственного комитета Российской Федерации, Почётный сотрудник Следственного комитета Российской Федерации, кандидат юридических наук, доцент, полковник юстиции.

*Скобелин С.Ю.* – заведующий кафедрой криминалистики Московской академии Следственного комитета Российской Федерации, кандидат юридических наук, доцент, полковник юстиции.

*Саркисян А.Ж.* – руководитель редакционно-издательского отдела Московской академии СК России, кандидат юридических наук, капитан юстиции.

УДК 343.9  
ББК 67.5

Сборник сформирован по материалам, представленным на Международной научно-практической конференции, проведенной в Московской академии СК России 17 октября 2019 года.

Форум организован Московской академией СК России при участии ученых из ведущих вузов России, Белоруссии, Таджикистана и Вьетнама.

Сборник представляет интерес для юристов – учёных и практиков.

Редакционная коллегия обращает внимание на то, что научные подходы и идейные взгляды, изложенные в статьях сборника, отражают субъективные оценки их авторов.

**ISBN 978-5-9909277-8-0**

© Московская академия СК России, 2019

оперативно-разыскной деятельности, теории судебной экспертизы (напомню, что две последние теории отпочковались от криминалистики сравнительно недавно).

На этой объединенной научной платформе и должна, по нашему мнению, сформироваться общая теория борьбы с организованной киберпреступностью и консолидированная практика раскрытия и расследования киберпреступлений, сбора и анализа цифровых доказательств, судебного производства по уголовным делам (в цифровом варианте реализации) и др. Все вышеизложенное позволяет сделать вывод, что будущее российской криминалистики – цифровые технологии борьбы с организованной киберпреступностью.

### *Литература*

1. *Ищенко П.П., Ищенко Е.П.* Эволюция организованной преступности в цифровую эпоху // Библиотека криминалиста. Научный журнал. 2016. № 6. С. 222–231.
2. *Плоткин Д.М., Ищенко Е.П.* Новейшие методы исследования вещественных доказательств в криминалистике: научно-практическое пособие. Рязань, 2005. 256 с.
3. *Шаталов А.С.* Способы совершения корпоративных захватов имущественных комплексов юридических лиц // Экономическая преступность: проблемы правосудия: материалы Межвузовской научно-практической конф. СПб: Изд-во Политехн. ун-та, 2015. С. 108–118.

**Е.Ю. Казачек**

### **Алгоритм деятельности следователя при проверке сообщений об авиационных инцидентах**

**Аннотация.** На основе обобщения следственной практики, результатов анкетирования сотрудников следственных органов Следственного комитета Российской Федерации авторами статьи формулируются рекомендации практического характера, направленные на совершенствование следственной деятельности. В статье предложена последовательность действий следователя при проверке сообщений об авиационных инцидентах. Приводится основной перечень рекомендуемых процессуальных и следственных действий направленных на расследование уголовных дел данной категорий.

**Ключевые слова:** алгоритм действия следователя; расследование; следователь; авиационные инциденты.

Как уже сформировалось в криминалистической науке, решение проблемы борьбы с преступностью возможно путем оптимизации следственной деятельности посредством алгоритмизации, то есть разработки следственных алгоритмов и программ, концентрирующих и консолидирующих научные криминалистические рекомендации и передовой опыт раскрытия и расследования преступлений.

Безусловно, следует согласиться с мнением проф. Е.П. Ищенко, который предлагает рассматривать алгоритмизацию как процесс осуществляемых следователем в зависимости от следственной ситуации следственных и иных действий, и их комплексов, выстроенных в оптимальной последовательности на основе приоритетов.

В ходе проведения процессуальной проверки при проверке сообщений (расследования уголовного дела) об авиационных инцидентах, необходимо установить объек-

тивные признаки, свидетельствующие о преступности деяния, для чего предлагаем придерживаться предложенному алгоритму действий, направленному на установление следующих данных:

Первоначальные действия следователя. При получении сообщения об авиационном событии следователь в дежурной службе МТУ ФАВТ<sup>1</sup> уточняет: факт создания комиссии; контактные данные председателя; состав комиссии (с точным указанием должностей, ФИО и контактных телефонов). У председателя комиссии по расследованию: вид события; дату, время (местное), место авиационного события; тип, государственный и регистрационный опознавательный знак, заводской номер и принадлежность воздушного судна; метеоусловия в момент авиационного инцидента (если последний был связан с метеоусловиями); фамилию, имя, отчество командира воздушного судна; характер задания, номер рейса; обстоятельства авиационного события; число членов экипажа и пассажиров на борту воздушного судна; имеются ли среди пассажиров несовершеннолетние; степень повреждения воздушного судна; предварительная причина инцидента.

В случае принятия решения о проведении процессуальной проверки руководство следственного отдела незамедлительно информирует дежурного следователя-криминалиста и старшего помощника руководителя следственного управления по взаимодействию со средствами массовой информации об обстоятельствах авиационного события, осуществляется выезд для осмотра места происшествия (воздушного судна и т.д.). При этом у председателя комиссии по расследованию авиационного события выясняется круг специалистов, которые будут принимать участие при осмотре воздушного судна и формируется следственный чемодан исходя из сути инцидента (наличие необходимой криминалистической техники, бланков, упаковочного материала и т.п.).

По прибытию на место авиационного события совместно со специалистами межрегионального территориального управления Федерального агентства воздушного транспорта: фиксируются координаты места авиационного события, его местоположение относительно ближайших географических пунктов, характеристики местности, иные данные, имеющие значения; выполняется фотографирование (видеозапись) места авиационного события и характерных следов на местности.

В случае разрушения воздушного судна: фиксируется место первого касания воздушного судна о земную поверхность и препятствия, зона разброса элементов конструкции; проводится маркировка элементов конструкции и привязка их расположения на местности; проводится осмотр и фиксация следов, оставленных на местности при падении воздушного судна.

На данном этапе допускается уточнение у участвующего специалиста динамики образования следов, их первоначальный анализ, о чем делается отметка в протоколе осмотра места происшествия.

В ходе осмотра воздушного судна выполняется фотографирование (ксерокопирование) документации, предусмотренной ст. 67 Воздушного кодекса РФ: судовые документы (свидетельство о государственной регистрации; сертификат (свидетельство) эксплуатанта; сертификат летной годности (удостоверение о годности к полетам); бортовой и санитарный журналы, руководство по летной эксплуатации); документы на каждого члена экипажа.

---

<sup>1</sup> МТУ ФАВТ- Межрегиональное территориальное управление Федерального агентства воздушного транспорта

В протоколе должны содержаться в обязательном порядке: координаты места авиационного события, расположение его относительно ближайших географических пунктов, иные необходимые данные; характерные следы, оставленные воздушным судном при столкновении с землей (препятствиями) и дальнейшем движении; расположение фрагментов, агрегатов и деталей воздушного судна на местности, их перечень с указанием координат в выбранной системе отсчета; расположение следов топлива, масла и т.п.; параметры, определяющие положение воздушного судна в пространстве и его направление движения в момент столкновения с землей (препятствиями); искусственные и естественные препятствия в районе авиационного события с указанием их конфигурации и высоты; сооружения летного поля (взлетно-посадочной полосы, огни и т.п.), если авиационное событие произошло на аэродроме; другие характерные признаки, свидетельствующие о характере столкновения воздушного судна с землей (препятствиями) и его разрушения в зависимости от конкретных обстоятельств авиационного инцидента.

Результаты осмотра фиксируются в протоколе осмотра места происшествия, к которому прилагаются: схема; таблица иллюстраций; диск (иной электронный носитель) с оригиналами фотографий (видеозаписи); копии документов (в случае осмотра воздушного судна).

При демонтаже каких-либо агрегатов воздушного судна, они осматриваются отдельно, с обязательным фиксированием серийных номеров, иных индивидуальных признаков, в том числе имеющих повреждения.

Проверочные мероприятия. При авиационном событии безотлагательно опрашиваются (при необходимости с участием представителя комиссии): члены экипажа воздушного судна (КВС, 2 пилот и др.) при этом выясняется: состав экипажа, характер выполняемого задания (приобщается задание на полет); краткая характеристика профессиональной подготовленности членов экипажа (приобщается копия свидетельства пилота); описание хода подготовки к полету; оценка метеоусловий, состояния аэродрома; краткое описание полета до момента начала развития особой ситуации с указанием его особенностей и отклонений; подробное хронологическое описание процесса возникновения и развития особой ситуации; причины авиационного события; аналогичные инциденты с воздушным судном. Пассажиры воздушного судна (исходя из обстоятельств авиационного события). В случае большого количества пассажиров опрашиваются только очевидцы. Технический персонал, производивший предполетный осмотр воздушного судна, ремонт, замену агрегатов и т.п. При этом необходимо выяснить: дату, место и форму последнего периодического и оперативного технического обслуживания; состав смены, выполнявшей обслуживание, фамилия руководителя смены, лица, контролировавшего выполнение работ; перечень отказов и неисправностей, устранявшихся при последнем оперативном и периодическом обслуживании, которые могут быть связаны с причиной происшествия, с указанием методов устранения. При наличии видеозаписей указанных процедур они подлежат обязательному изъятию. К материалу проверки приобщаются копии документов, связанных с производством указанных мероприятий. Представитель собственника (эксплуатанта) воздушного судна по вопросам, связанным с приобретением, вводом в эксплуатацию, техническим состоянием воздушного судна, его ремонтом, замене агрегатов, стоимости указанных процедур, размером ущерба, причиненного инцидентом (происшествием), предположительную стоимость ремонта (при его необходимости), наличии страховки и наступлении страхового случая как такового. Председатель комиссии (иной специалист) о предполагаемой причине ин-